



**AFRAA 12th Aviation Stakeholders Convention
and Inaugural African Safety & Operations
Summit Addis Ababa – Ethiopia
12 May 2024 – 15 May 2024**

.....

AFRAA : 12ème Convention des Parties Prenantes
de l'Aviation et Premier Sommet Africain sur la
Sécurité et les Opérations Addis-Abeba,
Éthiopie 12 mai 2024 – 15 mai 2024
Novembre 2023





12TH AVIATION STAKEHOLDERS CONVENTION

12 - 14 MAY 2024 | ADDIS ABABA, ETHIOPIA



THE AFRICAN AVIATION SAFETY & OPERATIONS SUMMIT




Championing Africa Aviation Safety Together



PLATINUM SPONSORS




GOLD SPONSORS

SILVER SPONSORS





BRONZE SPONSORS




EQUIPE DE REDACTION

Directeur de la publication:

Romuald NGUEYAP

r.ngueyap@newsaero.info

+237 678 18 81 95

Equipe de redaction:

FOGUE Guidel le prince

fogue@newsaero.info

Maissa Fall

Fall@newsaero.info

Hakim Saidi

Saidi@newsaero.info

Victor Odhiambo

victor.odhiambo@newsaero.info

Ulrich Ogogo

ulrich.ogogo@newsaero.info

Responsable de publicité:

redaction@newsaero.info

Maquette/ Mise en page:

Cabrel Kouam

cabelk237@gmail.com

+237 698 63 80 85

Douala - Yassa, Cameroon

redaction@newsaero.info

(+237) 656 260 280

www.newsaero.info

Sommaire / contents

ASC2024 IN NUMBERS

ACTU IN-EVENTS

8.

Addis-Abeba à l'Honneur : Rétrospective de la 12ème Convention des Acteurs de l'Aviation et du Premier Sommet sur la Sécurité Aérienne/ *Addis Ababa Shines: Highlights from the 12th Aviation Stakeholders Convention and Inaugural Air Safety Summit*

12.

Défis de l'aviation en Afrique : le PDG Ethiopian Airlines appelle à la fin du protectionnisme / *Breaking Barriers: Ethiopian Airlines CEO Urges End to Protectionism in African Aviation*

16.

La digitalisation du fret aérien en Afrique, la prochaine frontière à franchir / *The Digitization of Air Cargo in Africa: The Next Frontier*

20.

La connectivité aérienne en Afrique à l'épreuve des barrières institutionnelles et politiques/ *Air Connectivity in Africa: Overcoming Institutional and Political Barriers*

24.

L'essor des carburants durables dans le transport aérien : l'Afrique à la croisée des chemins / *The Rise of Sustainable Aviation Fuels in Africa: A Crossroads in Aviation Sustainability*

27.

Free Route Airspace (FRA) en Afrique : l'avenir est en marche / *Free Route Airspace (FRA) in Africa: Embracing the Future*

AFRAA NEWS

30.

AFRAA Veut Quadrupler son Budget de Formation d'Ici 2028/ *AFRAA Aims to Quadruple its Training Budget by 2028*

32.

Afreximbank, un partenaire clé de l'AFRAA pour promouvoir une aviation africaine durable et performante / *Empowering African Skies: Afreximbank and AFRAA's Strategic Alliance*

33.

L'AFRAA, Ethiopian Airlines et Collins Aerospace main dans la main pour former la future génération des professionnels de l'aviation / *AFRAA, Ethiopian Airlines, and Collins Aerospace Join Forces to Shape the Future Generation of Aviation Professionals*

MEMBERS NEWS

36.

TAAG Angola Airlines finalise un nouveau plan quinquennal en collaboration avec Lufthansa Consulting / *TAAG Angola Airlines Finalizes New Five-Year Plan in Collaboration with Lufthansa Consulting*

39.

Ethiopian Airlines veut desservir Casablanca d'ici 2025 - PDG / *Ethiopian Airlines Aims to Serve Casablanca by 2025 - CEO*

39.

L'appel d'Addis Abeba pour une intensification de la supervision de la sécurité aérienne en Afrique / *Rising to the Challenge: Addis Ababa's Plea for Enhanced Air Safety Monitoring in Africa*

African Safety & Operations Summit - The Gist

PHOTOTHEQUE

ASC 2024 en Chiffres/ ASC 2024 in numbers



+500
participants



2 jours de
travaux



6

Presentations

“ Presentation 1

**Africa market outlook and insights into airline route development/
Perspectives du marché en Afrique et aperçu du développement des
routes aériennes**

Mr. Zemedeneh Negatu, Global Chairman - Fairfax Africa Fund LLC

“ Presentation 2

**Evolving airline network planning strategies/ Évolution des stratégies de
planification des réseaux aériens**

Mr. Shahab Matin, Managing Director Commercial marketing - Middle East
and Africa - Boeing

“ Presentation 3

**Case Study: An airline/airport/government on their roadmap and act / Étude
de cas : Une compagnie aérienne/un aéroport/une entité gouvernementale
sur leur feuille de route et leurs actions**

Mr. Santiago Haya Leiva, International Cooperation Officer - European Union
Aviation Safety Agency (EASA)

“ Presentation 4

ESG Spotlight on Driving sustainable and inclusive growth / Focus ESG sur la promotion d'une croissance durable et inclusive

Ms. Sharon Mahony, Associate Sustainable Aviation – Envisa

“ Presentation 5

To lease or own: Cost-effective Strategies to unlock capacity/ Louer ou posséder : Stratégies rentables pour libérer des capacités.

Mr. Vincent Huette, Associate Partner Strategy & Organization – Lufthansa Consulting

“ Presentation 6

Strategies for enhanced airline and airport operational efficiency/ Stratégies pour améliorer l'efficacité opérationnelle des compagnies aériennes et des aéroports



3

Masterclasses

Masterclass 1

Navigating the Skies: Mastering African Aviation Market Intelligence./ Naviguer dans les cieux : Maîtriser l'intelligence du marché de l'aviation en Afrique.

Mr. Christophe Ritter, CEO of Milanamos and co-Founder of AIRPM

Masterclass 2

Empowering African Airlines: Accelerating Retailing with Accelya/ Donner du pouvoir aux compagnies aériennes africaines : Accélérer la vente avec Accelya

Mr. Jonathan Newman, Global Business Development at Accelya

Masterclass 3

by Amadeus: Transforming payments into a strategic enabler / Amadeus : Transformer les paiements en un catalyseur stratégique

Mr. Sohail Imtiaz, Payment Sales Engineer – META



4
Discussions

“ Discussion 1

Focus on Air Cargo for Sustainability / Focus sur la durabilité du transport du fret aérien

Mr. Sanjeev Gadhia – CEO, Astral Aviation

Mr. Mesfin Bekele – Ethiopian Airlines Group CEO

Moderator: Mr. Glyn Hughes, TIACA Director General

“ Discussion 2

Intra-Africa route development and matchmaking for success between airlines / Développement des routes intra-africaines et mise en relation pour le succès entre les compagnies aériennes

Mr. Emanuel Chaves, President – ACI Africa

Mr. Esayas Woldemariam Hailu, CEO – ASKY

Mr. Nowel Ngala, Chief Commercial Officer – TAAG Angola Airlines

Mr. Abdérahmane Berthé, AFRAA Secretary General

Moderator: Capt. Gilbert Kibe – SAATM – PIP Ambassador for Eastern Africa

“ Discussion 3

The future of SAF is now / L'avenir du Carburant d'aviation durable est maintenant

Ms. Grace Vihenda, Manager – Innovation and Sustainability – Kenya Airways

Mr. Kamil Al-Awadhi – Regional Vice President Africa and the Middle East – the International Air Transport Association (IATA)

Mr. Santiago Haya Leiva, International Cooperation Officer – European Union Aviation Safety Agency (EASA)

Moderator: Mr. Raphael Kuuchi – AFRAA Director Government, Legal & industry Affairs

“ Discussion 4

Free Routing Airspace Reality in Africa: Game-changer for Africa / L'espace aérien en cheminement libre (FRA) : Un Changement Majeur pour le Continent

- **Mr. Nene Addo**, Manager, Project & Asset Based Finance – AFREXIMBANK
 - **Mr. George Kamal**, Chief Operating Officer – Kenya Airways
 - **Ms. Nozipho Mdawe**, Chief Executive Officer – ATNS
 - **Mr. Gaoussou Konate**, Consulting Director, Technical and Operations – AFRAA
- Moderator: Mr. Thabani Myeza**, Regional Director – CANSO



**One Industry Leader
Keynote Interview /
Entretien avec un
Leader de l'Industrie**

Mr. António dos Santos Domingos, Chairman – TAAG Angola Airlines,
represented by Nowel Ngala, Commercial Director

Addis-Abeba à l'Honneur : Rétrospective de la 12ème Convention des Acteurs de l'Aviation et du Premier Sommet sur la Sécurité Aérienne



Du 12 au 14 mai dernier, le prestigieux Skylight Hotel d'Addis-Abeba a brillamment accueilli la 12ème Convention des Parties Prenantes de l'Aviation de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA).

Sous le thème *"Au-delà de la connectivité de l'aviation africaine"*, cet événement

a été abrité pour la deuxième année consécutive par Ethiopian Airlines, sous le haut patronage du Ministère des Transports de la République d'Éthiopie.

La cérémonie d'ouverture a été marquée par les discours introductifs de M. Abdérahmane Berthé, Secrétaire Général de l'AFRAA ; de M. Mesfin Bekele, PDG du

Groupe - Ethiopian Airlines ; du représentant de Dr. Amani Abou-Zeid, Commissaire de l'Union Africaine pour l'Infrastructure et l'Énergie ; de S.E. Nasise Challi Jira - Ministre du Tourisme de la République Fédérale Démocratique d'Éthiopie et de Dr. Alemu Sime Feyisa - Ministre des Transports et de la Logistique de la République Fédérale Démocratique d'Éthiopie - Invité d'Honneur.

Près de 500 délégués de haut niveau de l'industrie de l'aviation en Afrique, en Europe, au Moyen-Orient, en Asie et en Amérique du Nord étaient présents.

Pendant deux jours, les travaux ont permis d'approfondir et de développer des réflexions sur un certain nombre de défis liés à l'aviation civile, notamment la durabilité du fret en Afrique, le marché unique du transport aérien (MUTAA), les stratégies de développement du réseau des compagnies aériennes, le carburant d'aviation durable, l'acquisition des flottes, la distribution, la digitalisation, entre autres.

L'objectif principal de la convention de l'AFRAA - événement annuel - est de fa-

ciliter le dialogue, d'établir des réseaux durables et de cultiver un environnement commercial compétitif afin de renforcer l'infrastructure de soutien à l'aviation en Afrique. Elle vise à favoriser des relations mutuellement bénéfiques entre les acteurs de l'aviation le long de la chaîne de valeur, leur permettant ainsi de tirer parti des opportunités commerciales sur le continent africain. De plus, l'événement vise à offrir des opportunités précieuses de renforcement de profil, de réseautage et d'interactions de vente directe aux fournisseurs, aux prestataires de solutions et aux OEM pour qu'ils puissent s'engager avec les opérateurs africains.

Le 15 mai, en partenariat avec la Flight Safety Foundation (FSF), l'AFRAA a inauguré la première édition du Sommet Africain sur la Sécurité et les Opérations de l'Aviation. Sous le thème : "Promouvoir ensemble la sécurité de l'aviation en Afrique", l'événement visait à promouvoir et améliorer le niveau de sécurité dans la région africaine et à partager les meilleures pratiques opérationnelles.



Addis Ababa Shines: Recap of the 12th Aviation Stakeholders Convention and Inaugural African Safety & Operations Summit

From May 12 to May 14, the prestigious Skylight Hotel in Addis Ababa brilliantly hosted the 12th Aviation Stakeholders Convention of the African Airlines Association (AFRAA).

Under the theme “Beyond connecting African aviation,” this event was hosted for the second consecutive year by Ethiopian Air-

lines, under the auspices of the Ministry of Transport of the Republic of Ethiopia.

The opening ceremony featured introductory speeches by Mr. Abdérahmane Berthé, Secretary General of AFRAA; Mr. Mesfin Bekele, Group CEO of Ethiopian Airlines; the representative of Dr. Amani Abou-Zeid, Commissioner of the African

Union for Infrastructure and Energy; H.E. Nasise Challi Jira - Minister of Tourism of the Federal Democratic Republic of Ethiopia; and Dr. Alemu Sime Feyisa - Minister of Transport and Logistics of the Federal Democratic Republic of Ethiopia - Guest of Honour.

Nearly 500 high-profile delegates from the aviation industry in Africa, Europe, the Middle East, Asia, and North America were in attendance.

Over the course of two days, in-depth discussions explored various challenges within the realm of civil aviation, highlighting topics such as the sustainability of air cargo in Africa, the Single African Air Transport Market (SAATM), airline network development strategies, sustainable aviation fuel, fleet acquisition, retailing, and digitalization, among others.

The AFRAA convention's primary objective is to facilitate dialogue, establish sustaina-

ble networks, and cultivate a competitive business environment in order to enhance the aviation support infrastructure in Africa. It aims to foster mutually beneficial relationships among aviation stakeholders along the value chain, enabling them to leverage business opportunities within the African continent. Additionally, the event seeks to offer valuable opportunities for profile building, networking, and direct sales interactions for suppliers, solution providers, and OEMs to engage with African operators.

On May 15, in partnership with the Flight Safety Foundation (FSF), AFRAA inaugurated the first edition of the African Aviation Safety & Operations Summit. Held under the theme: "*Championing Africa aviation safety together*," the event aimed to promote and enhance safety levels in the African region and share operational best practices.

Défis de l'aviation en Afrique : le PDG Ethiopian Airlines appelle à la fin du protectionnisme



Année après année, débat après débat, il est maintes fois souligné que le protectionnisme constitue l'un des principaux défis entravant le développement du secteur du transport aérien en Afrique, lequel ne représente qu'une maigre part de 3% du marché mondial. Le PDG d'Ethiopian Airlines en a remis une couche le lundi 13 mai 2024, lors de la conférence de presse organisée en marge de la 12e Aviation Stakeholders Convention de l'AFRAA qui se tient actuellement (du 12 au 14 mai) à Addis-Abeba, la capitale de l'Éthiopie.

«Malheureusement, plusieurs pays africains perçoivent les principales compagnies aériennes du continent comme des acteurs cherchant à évincer les leurs. Cependant, il est regrettable de constater qu'ils n'éprouvent aucune appréhension

envers les grands transporteurs des autres continents qui captent à eux seuls 90% du trafic aérien africain. En Afrique, nos acteurs sont de petite envergure, et la méfiance mutuelle entrave notre capacité à coopérer et à travailler ensemble dans l'intérêt de toutes les parties », regrette Mesfin Tasew Bekele.

« Nous devons nous engager pleinement pour regagner une part significative de ce marché actuellement accaparé par les transporteurs d'autres continents (NDLR). Cependant, cette réussite ne sera possible que lorsque chacun aura conscience de l'importance de la coopération, afin de maximiser les retombées positives du secteur du transport aérien en Afrique, au profit des Africains », conseille-t-il.

Pour dissiper les doutes des dirigeants politiques africains, il prend pour exemple le succès d'ASKY Airlines, dont Ethiopian Airlines est actionnaire depuis sa création en 2007. « *En Afrique, ASKY est le parfait exemple de coopération : c'est une compagnie rentable dont nous sommes fières, et pourtant nous n'en tirons aucun bénéfice particulier* », affirme le boss de la plus grande compagnie aérienne africaine. A l'en croire, Ethiopian Airlines a fourni 95 000 passagers à ASKY au premier trimestre 2024. A l'opposée, cette dernière n'a contribué qu'avec moins de 10 000 voyageurs vers Ethiopian Airlines.

« *Les passagers que nous avons fournis à ASKY, elle est acheminés vers les destinations qu'elle dessert (et qu'ETH ne couvre pas, NDLR). Si ASKY n'était pas là, qui l'aurait fait ? Donc, ce partenariat est bénéfique pour les deux parties* », martèle monsieur Bekele.

Il fustige ces Etats qui créent des compagnies aériennes nationales pour juste en faire des symboles de fierté nationale. « *Les pays ne créent pas les compagnies aériennes avec comme principal objectif de proposer des services de transport aérien indispensables pour promouvoir le tourisme, les échanges commerciaux et les investissements étrangers, mais plutôt pour disposer d'un symbole de fierté national. Chaque pays veut avoir sa compagnie aérienne nationale, mais ils ne savent pas comment fonctionne une compagnie aérienne, comment la gérer, comment la rendre rentable ; c'est le principal problème de l'Afrique. Ainsi, chaque année, des Etats recapitalisent leurs compagnies aériennes nationales, car elles sont mal gérées. Et pourtant, il y a énormément d'opportunités qui nécessitent que nous travaillions ensemble* », explique le manager éthiopien.

De nombreuses compagnies aériennes africaines possèdent seulement un avion, tandis que d'autres en ont trois ou quatre. Certaines disposent d'une flotte plus importante, mais une partie de leurs avions restent cloués au sol. Avec une flotte aussi réduite et inefficace, leur viabilité à long terme est compromise. Pour le PDG d'Ethiopian Airlines, l'avenir du transport aérien africain réside dans la consolidation du marché continental. Une stratégie implémentée par plusieurs compagnies aériennes américaines. Il évoque notamment les fusions entre Delta et Northwest Airlines en 2008, UAL et Continental Airlines en 2010 qui ont donné naissance à United Airlines, ainsi que l'union entre American Airlines et US Airways en 2015, réalisées dans des contextes économiques difficiles.

À ce jour, Ethiopian Airlines détient également une participation de 45 % dans Zambia Airways et de 49 % dans Malawian Airlines. La compagnie affirme être engagée dans des discussions avec plusieurs gouvernements, certains en vue de les accompagner dans la création de leurs compagnies aériennes et d'autres pour les aider à restructurer leurs compagnies nationales. Concernant l'état d'avancement de ces dossiers en cours, le PDG éthiopien a promis de communiquer en temps voulu. Par ailleurs, il est de notoriété publique que la compagnie était impliquée dans les projets Nigeria Air et Air Congo, aujourd'hui à l'arrêt. Le gouvernement équato-guinéen a également fait part de discussions avec Ethiopian Airlines en vue de la privatisation de son transporteur, Ceiba Intercontinental. De même, d'autres pays tels que la Gambie, la Guinée et le Burundi ont exprimé le souhait de bénéficier de l'assistance de la compagnie aérienne éthiopienne.

Breaking Barriers: Ethiopian Airlines CEO Urges End to Protectionism in African Aviation

Year after year, debate after debate, it is repeatedly emphasized that protectionism is one of the main challenges impeding the development of the aviation sector in Africa, which currently holds only a meager 3% share of the global market. Ethiopian Airlines' CEO reiterated this point on Monday, May 13, 2024, during a press conference held at the opening of the 12th Aviation Stakeholders Convention of AFRAA in Addis Ababa, the capital of Ethiopia.

"Unfortunately, several African countries view the continent's major airlines as entities seeking to displace their own. It is regrettable, however, that they do not harbor the same apprehension towards the major carriers from other continents that dominate 90% of African air traffic. In Africa, our players are of small scale, and mutual distrust hampers our ability to cooperate and work together in the interest of all parties," lamented Mesfin Tasew Bekele.

"We must fully commit to regaining a significant share of this market currently dominated by carriers from other continents. However, this success will only be achievable when everyone recognizes the importance of cooperation to maximize the positive impact of the aviation sector in Africa, for the benefit of Africans," he advised.

To dispel the doubts of African political leaders, he highlighted the success of ASKY Airlines, in which Ethiopian Airlines has been a shareholder since its inception. *"In Africa, ASKY is a perfect example of cooperation: it is a profitable airline of which we are proud, yet we do not derive any particular benefit from it,"* affirmed the head of Africa's larg-

est airline.

According to him, Ethiopian Airlines provided 95,000 passengers to ASKY in the first quarter of 2024, whereas ASKY only contributed less than 10,000 passengers to Ethiopian Airlines. *"The passengers we provided to ASKY were transported to the destinations it serves (and that ETH does not cover). If ASKY wasn't there, who would have done it? Therefore, this partnership is beneficial for both parties,"* Mr. Bekele emphasized.

He criticized states that establish national airlines merely as symbols of national pride. *"Countries do not create airlines with the main objective of offering essential air transport services to promote tourism, trade, and foreign investments, but rather to have a symbol of national pride. Every country wants to have its national airline, but they do not know how an airline operates, how to manage it, how to make it profitable; this is Africa's main problem. Thus, every year, states recapitalize their national airlines because they are poorly managed. Yet, there are plenty of opportunities that require us to work together,"* explained the Ethiopian manager.

Many African airlines have only one aircraft, while others have three or four. Some have a larger fleet, but a portion of their aircraft remains grounded. With such a limited and inefficient fleet, their long-term viability is compromised. According to the CEO of Ethiopian Airlines, the future of African air transport lies in market consolidation, a strategy implemented by several American airlines. He mentioned

mergers like Delta and Northwest Airlines in 2008, UAL and Continental Airlines in 2010 forming United Airlines, and the union of American Airlines and US Airways in 2015, all carried out in challenging economic contexts.

To date, Ethiopian Airlines also holds a 45% stake in Zambia Airways and a 49% stake in Malawian Airlines. The company claims to be engaged in discussions with several governments, some to assist them in establishing their airlines and others to help restructure their national carriers. Regarding the progress of these ongoing

discussions, the Ethiopian CEO promised to communicate in due course. It is also public knowledge that the company was involved in the Nigeria Air and Air Congo projects, which are currently on hold. The Equatorial Guinean government has also engaged in discussions with Ethiopian Airlines regarding the privatization of its carrier, Ceiba Intercontinental. Similarly, other countries such as The Gambia, Guinea, and Burundi have expressed interest in benefiting from the assistance of the Ethiopian airline.

La digitalisation du fret aérien en Afrique, la prochaine frontière à franchir



L'industrie du fret aérien, notamment en Afrique, a depuis longtemps souffert d'un manque d'intégration numérique authentique. Cette réalité entrave une collaboration efficace entre les parties prenantes, crée une dépendance aux processus manuels, et limite la visibilité ainsi que la transparence pour les clients à toutes les étapes. Cependant, les compagnies aériennes qui ont fait de la digitalisation une priorité ont su bénéficier des avantages qui en découlent.

C'est l'expérience partagée par M. Sanjeev Gadhia – PDG d'Astral Aviation, lors du panel "Focus on Air Cargo for Sustainability", dirigé par M. Glyn Hughes, Directeur Général de l'Association Internationale du Transport Aérien (TIACA), et auquel a également participé M. Abel Alemu, Directeur Cargo chez Ethiopian Airlines.

"La digitalisation offre à nos clients une

réelle transparence et visibilité. Aujourd'hui, alors que nous transportons de nombreuses marchandises liées au commerce électronique, en particulier de la Chine vers l'Afrique, nous sommes en mesure de fournir des informations en temps réel à nos clients", explique-t-il. En pratique, "Dans le domaine du commerce électronique, le délai de livraison de bout en bout est désormais réduit de deux semaines à cinq jours", se réjouit-il.

Il a également mis en avant les progrès réalisés dans l'élimination des processus manuels basés sur le papier inefficaces au profit de solutions numériques dans divers aspects des opérations quotidiennes, notamment la gestion du carburant, qui est désormais "prédictive", ainsi que le suivi des envois devenu anticipatif dans certains pays où la compagnie est active. "C'est très pratique car le carburant

représente un coût significatif, presque 40 % des coûts d'exploitation de la compagnie aérienne." Même approche chez Ethiopian Airlines où "toute la documentation, à quelques exceptions près, est numérisée, depuis les vols jusqu'aux opérations au sol".

M. Abel Alemu a souligné l'alignement d'Ethiopian Airlines sur les initiatives prises par l'IATA en matière d'harmonisation des processus de digitalisation dans le fret aérien.

L'IATA a formulé trois objectifs à cet égard : L'adoption par 100 % des compagnies aériennes membres du modèle ONE Record d'ici janvier 2026. Cette initiative vise à remplacer les nombreuses normes de données utilisées pour les documents de transport par un dossier unique pour chaque envoi ; Mettre en place des normes numériques pour soutenir la chaîne d'approvisionnement mondiale ; Assurer la conformité et apporter un soutien aux douanes, aux mesures de facilitation du commerce et à d'autres processus gouvernementaux de plus en plus numérisés. La vision de l'IATA est d'atteindre une chaîne d'approvisionnement du fret aérien entièrement connectée et numériquement intégrée.

"La digitalisation du fret aérien est une priorité, et nous avons vraiment besoin d'approches plus collaboratives", souligne le dirigeant d'Astral Aviation, basée à Nairobi au Kenya. "Notre objectif de digitalisation est en bonne voie et nous allons continuer à l'améliorer", a renchéri le directeur cargo d'Ethiopian Airlines.

Pour accélérer le processus, le panel a plaidé pour une mise en œuvre uniforme des normes mondiales par les gouvernements, et pour une collaboration des partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de relever les défis communs. En effet, il existe encore "des lacunes, notamment de la part des entreprises publiques

et des agences gouvernementales", constate M. Bekele : "Nous avons encore du chemin à parcourir", notamment dans certains pays africains où l'exigence de preuves papier est encore en vigueur.

Les deux intervenants ont également souligné que les efforts de digitalisation doivent aller de pair avec la modernisation des infrastructures aéroportuaires, notamment pour la manipulation de marchandises sensibles (vaccins, produits pharmaceutiques nécessitant une température contrôlée) et de produits dangereux, tels que les piles au lithium. À cet égard, Sanjeev Gadhia prône l'utilisation de modèles de partenariat public-privé pour accélérer le développement aéroportuaire. "Les acteurs du secteur privé sont en mesure de le faire rapidement et selon les meilleurs standards".

Au-delà de la digitalisation et du développement aéroportuaire, considérés comme des piliers de la croissance du fret aérien en Afrique, les deux chefs d'entreprise reconnaissent en outre que cette croissance doit être réalisée de manière efficace, sûre et conforme à l'objectif de réduction des émissions nettes de carbone d'ici 2050. "Il est évident que les émissions de carbone que nous générons doivent être contrôlées. Et l'humanité ne peut perdurer que dans cette perspective. C'est une tâche importante pour nous tous de comprendre cela et de trouver ensemble une solution plus pratique pour résoudre ce problème", souligne Alemu, qui met en avant le fait que les quantités de SAF disponibles sont insuffisantes pour répondre à la demande. "Il s'agit d'une question urgente qui doit être abordée de manière globale et appropriée". Sur ce point, Sanjeev plaide pour la limitation des exportations de matières premières nécessaires à la production de SAF hors d'Afrique, ainsi que pour l'établissement de raffineries de SAF sur le continent.



The Digitization of Air Cargo in Africa: The Next Frontier

The air cargo industry, particularly in Africa, has long suffered from a lack of authentic digital integration. This reality hinders effective collaboration among stakeholders, creates a dependence on manual processes, and limits visibility and transparency for clients at all stages. However, airlines that have made digitization a priority have reaped the benefits that come with it.

This was the experience shared by Mr. Sanjeev Gadhia, CEO of Astral Aviation, during the “Focus on Air Cargo for Sustainability” panel led by Mr. Glyn Hughes, Director General of the International Air Transport Association (IATA), and also attended by Mr. Abel Alemu, Cargo Director at Ethiopian Airlines.

“Digitization provides our clients with real transparency and visibility. Today, as we transport many goods related to e-commerce, especially from China to Africa, we are able to provide real-time information to our clients,” he explains. In practice, *“In the e-commerce sector, the end-to-end delivery time has now been reduced from two weeks to five days,”* he rejoices.

He also highlighted the progress made in eliminating inefficient paper-based manual processes in favor of digital solutions in various aspects of daily operations, including fuel management, which is now “predictive” as well as shipment tracking becoming anticipatory in some countries where the airline is active. *“This is very convenient as fuel represents a significant cost, almost 40% of the airline’s operat-*

ing costs.” A similar approach is taken at Ethiopian Airlines where *“all documentation, with few exceptions, is digitized, from flights to ground operations.”*

Mr. Abel Alemu emphasized Ethiopian Airlines’ alignment with IATA initiatives to harmonize digitization processes in air cargo.

IATA has set three objectives in this regard: 100% adoption by member airlines of the ONE Record model by January 2026. This initiative aims to replace the numerous data standards used for transport documents with a single record for each shipment; Establishing digital standards to support the global supply chain; Ensuring compliance and providing support to customs, trade facilitation measures, and other increasingly digitized governmental processes. IATA’s vision is to achieve a fully connected and digitally integrated air cargo supply chain.

“The digitization of air cargo is a priority, and we really need more collaborative approaches,” emphasizes the leader of Astral Aviation, based in Nairobi, Kenya. *“Our digitization goal is on track, and we will continue to enhance it,”* echoed the cargo director of Ethiopian Airlines.

To accelerate the process, the panel advocated for uniform implementation of global standards by governments and for collaboration among supply chain partners to address common challenges. Indeed, there are still *“gaps, particularly from public enterprises and government agencies,”* notes Mr. Bekele: *“We still have a long way to go,”* especially in some Af-

rican countries where the requirement for paper documentation is still in effect.

The two speakers also stressed that digitization efforts must go hand in hand with the modernization of airport infrastructure, especially for handling sensitive goods (vaccines, pharmaceuticals requiring controlled temperatures) and dangerous goods, such as lithium batteries. In this regard, Sanjeev Gadhia advocates for the use of public-private partnership models to accelerate airport development. "Private sector players are able to do it quickly and to the highest standards."

Beyond digitization and airport development, considered pillars of air cargo growth in Africa, both business leaders also

acknowledge that this growth must be achieved efficiently, safely, and in line with the goal of reducing net carbon emissions by 2050. *"It is clear that the carbon emissions we generate must be controlled. And humanity can only endure from this perspective. It is an important task for all of us to understand this and together find a more practical solution to address this issue,"* emphasizes Alemu, who highlights the insufficient availability of Sustainable Aviation Fuel (SAF) to meet demand. *"This is an urgent issue that needs to be addressed comprehensively and appropriately."* On this point, Sanjeev advocates for limiting exports of feedstocks needed for SAF production out of Africa, as well as establishing SAF refineries on the continent.

La connectivité aérienne en Afrique à l'épreuve des barrières institutionnelles et politiques



L'Afrique, malgré son potentiel considérable (vaste superficie de 30 millions de km², population en croissance de +1,4 milliards d'habitants, émergence de la classe moyenne), reste un marché fragmenté en termes de connexions aériennes.

C'est le constat dressé lors du panel "Développement des routes intra-africaines et mise en relation pour le succès entre les compagnies aériennes", auquel ont participé M. Emanuel Chaves, Président de l'ACI Afrique, M. Esayas Woldemariam Hailu, PDG d'ASKY, M. Nowel Ngala, Directeur Commercial de TAAG Angola Airlines, M. Abdérahmane Berthé, Secrétaire Général de l'AFRAA, sous la modération de Capt. Gilbert Kibe - Ambassadeur SAATM - PIP pour l'Afrique de l'Est.

Cette connectivité se heurte en effet à plusieurs limitations d'ordre institutionnel et politique. Esayas Woldemariam Hailu estime à cet égard que les États africains devraient investir davantage dans le secteur de l'aviation et rendre l'industrie at-

tractive et compétitive, étant un élément catalyseur de l'économie. "Nous devons donc tous, au sein de l'industrie, faire campagne pour convaincre chaque gouvernement (...) d'octroyer plus librement les droits de trafic, de réduire les tarifs douaniers et les taxes aéroportuaires, et de mettre fin aux régimes de visa entre pays africains".

Il s'agit là, selon lui, des leviers qui pourraient permettre de booster la connectivité africaine. Même si les progrès sont lents, tous reconnaissent tout de même qu'une progression est en cours quoique marginale. À ce jour, le continent est passé de 14,5 % à 19 % d'implémentation de la 5e liberté de l'air sur les vols intra-africains. L'objectif de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est d'atteindre un taux d'implémentation de la cinquième liberté de 30 % en Afrique d'ici 2025.

À cet égard, Nowel Ngala insiste sur le fait que la levée des restrictions de visa doit devenir la norme si l'on veut pleine-

ment tirer profit des avantages du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA). Il fait d'ailleurs constater qu'actuellement les routes africaines les plus performantes sont celles où les obligations de visa n'existent pas. En novembre 2023, 37 États (représentant plus de 88 % du trafic intra-africain et plus de 800 millions de personnes) avaient souscrit à l'engagement solennel de mise en œuvre sans condition du MUTAA, 23 pays avaient signé son mémorandum de mise en œuvre (MoI).

Comme pistes de solutions face aux défis de la connectivité, l'AFRAA a mis en place un comité "Route Network Coordination" dont la mission d'identifier les opportunités de coopération commerciale, d'explorer les opportunités d'alliance et de partenariat, d'accompagner la synchronisation des horaires et la coordination des réseaux, et d'analyser les données pour améliorer la planification. L'AFRAA estime en effet que les compagnies africaines ont des besoins similaires en termes de réseau et que chacune détient une partie de la solution pour résoudre le puzzle global de la connectivité africaine. 19 compagnies aériennes ont déjà pris part à l'initiative. "Nous l'avons fait en 2023 pour l'Égypte par exemple. Nous avons analysé leur réseau et fait quelques suggestions d'optimisation", a expliqué Abdérahmane Berthé, Secrétaire général de l'AFRAA.

En l'absence d'une coordination optimisée du réseau, on observe une augmentation des correspondances manquées entre les horaires des transporteurs, des opportunités de revenus manquées, une utilisation des avions en dessous de niveaux viables et une augmentation des coûts pour les clients en raison de correspondances manquées.

Réduction des Taxes aéroportuaires : la piste de solution qui vient de l'ACI

Le coût élevé des taxes aéroportuaires est cité comme l'une des causes qui affectent la connectivité intra-africaine. Mais pour M. Emmanuel Chavez, Président de l'ACI Afrique, il est primordial de bien comprendre la structure des charges ainsi que l'impact significatif qu'elles ont sur le coût des billets d'avion et la compétitivité des compagnies aériennes.

À l'en croire, les redevances aéroportuaires, "qui sont des prélèvements établis en contrepartie des services fournis par les aéroports", ne représentent que 6 % des charges retenus contre 37 % de taxes aériennes, qui sont des "prélèvements établis par le gouvernement comme source de revenus, des recettes publiques". "Nous devons tous nous asseoir ensemble pour découvrir comment pouvons-nous influencer les 37 % pour qu'ils baissent". Chaque année, les gouvernements africains génèrent deux milliards de dollars américains grâce à la collecte des taxes aériennes, argue-t-il.

Pour aborder cette question de manière efficace et stratégique, il estime qu'il est donc impératif de dialoguer avec les autorités gouvernementales pour examiner la possibilité de réduire ces taxes afin de stimuler la croissance du secteur de l'aviation en Afrique. Plutôt que de considérer les aéroports comme le principal obstacle au développement des compagnies aériennes, il est proposé de revoir la structure des coûts dans son ensemble. Cela implique une approche collaborative où les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires, les gouvernements et les organisations régionales comme l'Union africaine travaillent ensemble pour optimiser les coûts et promouvoir une industrie aéronautique plus compétitive et accessible.

Air Connectivity in Africa: Overcoming Institutional and Political Barriers

Africa, despite its considerable potential (vast area of 30 million km², a growing population of +1.4 billion people, and the emergence of the middle class), remains a fragmented market in terms of air connections. This was the observation made during the panel discussion on *"Intra-Africa route development and matchmaking for success between airlines"* which was attended by Mr. Emanuel Chaves, President of ACI Africa, Mr. Esayas Woldemariam Hailu, CEO of ASKY, Mr. Nowel Ngala, Commercial Director of TAAG Angola Airlines, Mr. Abdérahmane Berthé, Secretary General of AFRAA, moderated by Capt. Gilbert Kibe - SAATM Ambassador - PIP for East Africa.

This air connectivity faces several institutional and political limitations. Esayas Woldemariam Hailu believes that African states should invest more in the aviation sector to make the industry attractive and competitive, as it is a catalyst for the economy. *"Therefore, all of us within the industry must campaign to convince each government to grant traffic rights more freely, reduce customs duties and airport taxes, and end visa regimes between African countries."*

These are the levers that could boost African connectivity, according to him. While progress is slow, there is recognition that some advancement is underway, albeit marginal. To date, the continent has increased its implementation of the 5th freedom of the air on intra-African flights from 14.5% to 19%. The goal of the African Civil Aviation Commission (AFCAC) is to achieve

a 30% implementation rate of the fifth freedom in Africa by 2025.

In this regard, Nowel Ngala emphasizes that the removal of visa restrictions must become the norm if we are to fully reap the benefits of the Single African Air Transport Market (SAATM). He notes that currently, the most successful African routes are those without visa requirements. In November 2023, 37 states (representing over 88% of intra-African traffic and more than 800 million people) had committed to the unconditional implementation of SAATM, with 23 countries signing its Memorandum of Implementation (MoI).

As potential solutions to the challenges of connectivity, AFRAA has established a *"Route Network Coordination"* committee tasked with identifying opportunities for commercial cooperation, exploring alliance and partnership opportunities, facilitating schedule synchronization and network coordination, and analyzing data to improve planning. AFRAA believes that African airlines have similar network needs and that each holds part of the solution to solving the overall puzzle of African connectivity. Nineteen airlines have already participated in the initiative. *"We did it in 2023 for Egypt, for example. We analyzed their network and made some optimization suggestions,"* explained Abdérahmane Berthé, Secretary General of AFRAA.

In the absence of optimized network coordination, there is an increase in missed

connections between carriers' schedules, missed revenue opportunities, aircraft underutilization, and increased costs for customers due to missed connections.

Reducing Airport Taxes: ACI's Proposed Solution

The high cost of airport taxes is cited as one of the factors affecting intra-African connectivity. However, according to Mr. Emmanuel Chavez, President of ACI Africa, it is essential to understand the structure of charges and their significant impact on ticket prices and airline competitiveness.

He points out that airport charges, *"which are fees established in exchange for services provided by airports,"* account for only 6% of charges compared to 37% in airport taxes, which are *"levies established by the government as a revenue source, public revenues."* *"We must all come together*

to figure out how we can influence the 37% to decrease." Each year, African governments generate two billion US dollars through the collection of airport taxes, he argues.

To address this issue effectively and strategically, he believes it is imperative to engage in dialogue with government authorities to explore the possibility of reducing these taxes to stimulate the growth of the aviation sector in Africa. Rather than viewing airports as the primary obstacle to the development of airlines, it is proposed to reexamine the cost structure as a whole. This requires a collaborative approach where airlines, airport authorities, governments, and regional organizations like the African Union work together to optimize costs and promote a more competitive and accessible aviation industry.

L'essor des carburants durables (SAF) dans le transport aérien : l'Afrique à la croisée des chemins



Les carburants aéronautiques durables, connus sous l'acronyme SAF (Sustainable Aviation Fuels), représentent une avancée incontournable vers la durabilité environnementale dans le secteur de l'aviation commerciale. Ces carburants liquides sont capables de réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 80%. Ils peuvent être produits à partir de diverses sources de matières premières telles que les graisses, les huiles usagées, les déchets solides municipaux, les résidus agricoles et forestiers, les déchets humides, ainsi que des cultures non alimentaires cultivées sur des terres marginales.

Bien que les SAF puissent contribuer à en-

viron 65% de la réduction des émissions nécessaires pour que l'aviation atteigne la neutralité carbone d'ici 2050, l'Afrique doit encore consentir d'importants efforts de développement dans ce domaine. C'est le constat dressé par un panel conduit par M. Raphael Kuuchi, Directeur des Affaires Gouvernementales, Juridiques et Industrielles de l'AFRAA, en présence de Mme Grace Vihenda, Responsable de l'Innovation et de la Durabilité chez Kenya Airways, M. Kamil Al-Awadhi, Vice-Président Régional pour l'Afrique et le Moyen-Orient de l'Association du Transport Aérien International (IATA), et M. Santiago Haya Leiva, Officier de Coopération Internationale à

l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA).

Étant donné que le carburant représente une part significative des coûts d'exploitation, le panel est d'avis que le fardeau de l'adoption des SAF ne devrait pas reposer uniquement sur les compagnies aériennes, surtout que ces carburants sont encore 3 à 4 fois plus coûteux que les carburants fossiles.

Pour promouvoir l'utilisation des SAF en Afrique, ils plaident pour une forte volonté politique. Les gouvernements africains devraient en effet mettre en place des mesures incitatives pour favoriser la construction d'installations de production d'énergies renouvelables et renforcer la chaîne d'approvisionnement en matières premières, expliquent-ils. L'Afrique dispose en effet d'un potentiel considérable en termes de ressources naturelles, telles que les cultures énergétiques et les déchets industriels, qui pourraient être utilisés pour la production de SAF.

À l'échelle mondiale, la production de SAF devrait tripler en 2024 pour atteindre 1,9

milliard de litres (1,5 million de tonnes), représentant 0,53% des besoins en carburant de l'aviation cette année-là. Les intervenants du panel ont souligné également la nécessité de mettre en place des mécanismes réglementaires pour inciter les producteurs de combustibles fossiles à investir une partie de leurs ressources dans la production de SAF.

Ils rappellent que la rapidité de la transition dépendra des décisions politiques prises, et insistent sur l'importance de former le personnel du secteur de l'aviation à la durabilité.

Des études menées par l'OACI ont identifié que la Côte d'Ivoire, le Rwanda, le Zimbabwe, le Kenya et le Burkina Faso possèdent les conditions favorables pour produire du carburant d'aviation durable. Ces études, réalisées dans le cadre d'un projet d'assistance de l'OACI financé par l'Union européenne, confirment la faisabilité et le potentiel de production de SAF dans ces pays, ouvrant la voie à de futures études et initiatives dans le domaine des carburants d'aviation durables.

The Rise of Sustainable Aviation Fuels in Africa: A Crossroads in Aviation Sustainability

Sustainable Aviation Fuels (SAF), also known as sustainable aviation fuels, have emerged as a critical driver towards environmental sustainability in the commercial aviation sector. These liquid fuels have the potential to reduce CO2 emissions by up to 80%. They can be produced from various raw material sources such as fats, used oils, municipal solid waste, agricultur-

al and forestry residues, wet waste, as well as non-food crops cultivated on marginal lands.

Despite SAF potentially contributing up to 65% of the emission reduction required for aviation to achieve carbon neutrality by 2050, Africa still needs to make significant strides in development in this domain. This

was the conclusion drawn by a panel led by Mr. Raphael Kuuchi, Director of Government, Legal, and Industry Affairs at AFRAA, in the presence of Ms. Grace Vihenda, Head of Innovation and Sustainability at Kenya Airways, Mr. Kamil Al-Awadhi, Regional Vice President for Africa and the Middle East at the International Air Transport Association (IATA), and Mr. Santiago Haya Leiva, Officer of International Cooperation at the European Aviation Safety Agency (EASA).

Given that fuel represents a significant portion of operating costs, the panel believes that the burden of adopting SAF should not solely rest on airlines, especially considering that these fuels are still 3 to 4 times more expensive than fossil fuels. To promote the use of SAF in Africa, they advocate for strong political will. African governments should implement incentivizing measures to encourage the construction of renewable energy production facilities and strengthen the supply chain of raw materials, they explain. Africa indeed holds substantial potential in terms of natural resources, such as energy crops and industrial waste, which could be utilized for SAF

production.

On a global scale, SAF production is expected to triple in 2024 to reach 1.9 billion liters (1.5 million tonnes), representing 0.53% of aviation fuel needs that year. The panel participants also emphasize the need for regulatory mechanisms to encourage fossil fuel producers to invest a portion of their resources in SAF production. They emphasize that the speed of the transition will depend on the policy decisions made and stress the importance of training aviation sector personnel in sustainability.

Studies conducted by ICAO have identified that Côte d'Ivoire, Rwanda, Zimbabwe, Kenya, and Burkina Faso possess favorable conditions for producing sustainable aviation fuel. These studies, carried out under an ICAO assistance project funded by the European Union, confirm the feasibility and production potential of SAF in these countries, paving the way for future studies and initiatives in the field of sustainable aviation fuels.

Free Route Airspace (FRA) en Afrique : l'avenir est en marche



Le concept du Free Route Airspace (FRA) révolutionne la planification des vols en éliminant les routes aériennes conventionnelles au profit de trajectoires plus flexibles, basées sur une multitude de points de passage. En Afrique, l'adoption du FRA gagne en popularité, comme en témoigne un récent panel modéré par M. Thabani Myeza, Directeur Régional de CANSO, auquel ont participé des acteurs clés tels que Mme Helen Brume de l'AFREXIMBANK, M. George Kamal de Kenya Airways, Mme Nozipho Mdawe de l'ATNS, et M. Gaoussou Konate de l'AFRAA.

Cette initiative suscite un consensus unanime sur les nombreux avantages

qu'elle offre aux exploitants aériens. En effet, le FRA permet une planification plus efficace des itinéraires en réduisant la longueur des trajets, ce qui se traduit par des vols plus respectueux de l'environnement et une diminution significative des émissions de CO₂. De plus, la mise en œuvre du FRA contribue à réduire les coûts de navigation aérienne et, par conséquent, les coûts d'exploitation des vols.

Le 2 novembre 2023, l'AFRAA, en collaboration avec des partenaires tels que le CANSO, l'IATA, l'OACI et les Prestataires de Services de Navigation Aérienne (ANSPs), a lancé avec succès deux vols d'essais en FRA en Afrique, marquant ainsi une étape

importante. Ces vols, ET935 et KQ 508, ont démontré la viabilité et les avantages du FRA en reliant directement Addis-Abeba à Abidjan et Nairobi à Accra, respectivement, en réduisant de manière significative le temps de vol et les émissions de CO2.

Les économies réalisées grâce à cette initiative sont significatives. Étale sur une année, l'AFRAA estime que le raccourcissement du temps de vol sur l'un de ces vols aller simple évite la combustion de 292 tonnes métriques de carburant, prévient l'émission de 340 tonnes métriques de CO2 et réduit la facture de carburant de l'exploitant d'un montant estimé à 310 000 dollars américains. En supposant des économies similaires sur le trajet retour, en étendant les vols en route libre à 20 vols quotidiens, l'empreinte carbone des exploitants sera réduite de 5 millions de tonnes métriques et les compagnies aériennes économiseront plus de 1,2 million de dollars américains sur leur facture de carburant.

Afreximbank, qui a généreusement financé

l'atelier de lancement du projet, a réaffirmé son engagement à soutenir non seulement cette initiative, mais également tous les projets visant à promouvoir un secteur aérien sûr et durable en Afrique.

Alors que le FRA est encore en phase d'implémentation sur le continent, il est déjà opérationnel au sein des FIR océaniques, comme l'a souligné Gaoussou Konaté. Il a également mentionné que les vols d'essai se poursuivront tout au long de 2024, couvrant diverses routes entre différentes villes à travers les FIR continentales. Thabani Myeza a appelé à une collaboration plus étroite entre les fournisseurs de services de la navigation aérienne et les compagnies aériennes pour assurer le succès de ce projet en Afrique. De son côté, Mme Nozipho Mdawe a insisté sur la nécessité impérieuse de former le personnel aux nouvelles procédures, mais aussi de doter les contrôleurs aériens et les centres ATS de moyens de communication, navigation et surveillance plus performants et avancés.



Free Route Airspace (FRA) in Africa: Embracing the Future

The concept of Free Route Airspace (FRA) is revolutionizing flight planning by replacing traditional air routes with more flexible trajectories based on a multitude of waypoints. In Africa, the adoption of FRA is gaining momentum, as evidenced by a recent panel moderated by Mr. Thabani Myeza, Regional Director of CANSO, featuring key stakeholders such as Ms. Helen Brume from AFREXIMBANK, Mr. George Kamal from Kenya Airways, Ms. Nozipho Mdawe from

ATNS, and Mr. Gaoussou Konate from AFRAA.

This initiative has garnered unanimous agreement on the numerous benefits it offers to airline operators. The FRA enables more efficient route planning by reducing the length of flights, leading to more environmentally friendly operations and a significant reduction in CO2 emissions. Furthermore, the implementation of FRA

helps lower air navigation costs and, consequently, flight operation expenses.

On November 2, 2023, AFRAA, in collaboration with partners such as CANSO, IATA, ICAO, and Air Navigation Service Providers (ANSPs), successfully conducted two FRA trial flights in Africa, marking a significant milestone. These flights, ET935 and KQ 508, demonstrated the viability and advantages of FRA by directly connecting Addis Ababa to Abidjan and Nairobi to Accra, respectively, resulting in significant reductions in flight time and CO2 emissions.

The savings generated by this initiative are substantial. Over the course of a year, AFRAA estimates that by shortening the flight time on one of these one-way flights, 292 metric tons of fuel consumption and 340 metric tons of CO2 emissions were avoided, leading to a fuel cost reduction of approximately \$310,000 for the operator. Assuming similar savings on the return journey and extending free route flights to 20 daily flights, operators' carbon footprint would be reduced by 5 million metric tons,

and airlines would save over \$1.2 million on their fuel bills.

Afreximbank, which generously funded the project launch workshop, has reaffirmed its commitment to supporting not only this initiative but also all projects that promote a safe and sustainable aviation sector in Africa.

While the FRA is still in the implementation phase on the continent, it is already operational within oceanic FIRs, as highlighted by Gaoussou Konaté. He also mentioned that test flights will continue throughout 2024, covering various routes between different cities across continental FIRs. Thabani Myeza called for closer collaboration between air navigation service providers and airlines to ensure the success of this project in Africa. On her part, Ms. Nozipho Mdawe emphasized the urgent need to train personnel in the new procedures, as well as to provide air traffic controllers and ATS centers with more advanced and efficient communication, navigation, and surveillance equipment.

AFRAA Veut Quadrupler son Budget de Formation d'Ici 2028



Avec des changements majeurs en cours dans l'industrie de l'aviation, tels que de nouvelles normes de sécurité, la mondialisation, les avancées technologiques, les fluctuations des prix du carburant et la nécessité d'organisations centrées sur le client, il est impératif que l'aviation africaine dispose d'un personnel bien formé et de leaders compétents pour guider les organisations vers l'avenir. C'est dans cette optique que l'AFRAA s'est engagée ces dernières années.

Au fil du temps, l'organisation qui regroupe près d'une cinquantaine de compagnies aériennes membres, a mis l'accent sur la formation et la rééducation du personnel dans des domaines pertinents. Lors d'une conférence de presse tenue en marge de la 12e Convention des Parties Prenantes de l'Aviation de l'AFRAA à Addis-Abeba, le Secrétaire Général, Abdherame Berthe, a réaffirmé sa vision.

"Il est essentiel pour l'AFRAA que la formation soit au cœur de nos préoccupations. Notre objectif est de multiplier par quatre notre budget de formation d'ici quatre ans, afin de donner à un plus grand nombre de citoyens africains l'opportunité de se former dans les académies de formation africaines", a-t-il déclaré. *"Nous visons à aider les stagiaires à obtenir des bourses et des parrainages pour fréquenter ces académies de formation."*

Dans son approche, l'AFRAA met l'accent sur la valorisation de l'expertise locale. *"Notre intention est d'utiliser les académies de formation dont nous disposons déjà. Nous avons des protocoles d'accord en ce sens avec Ethiopian Airlines et d'autres compagnies aériennes qui possèdent des centres de formation."* L'association continue de développer de solides partenariats avec ces organismes de formation réputés pour créer de nouvelles synergies dans la dis-

provision de formations pertinentes pour l'industrie.

En son sein, l'AFRAA dispose de plusieurs consultants hautement expérimentés et compétents dans divers domaines de l'aviation. Elle se targue de proposer des programmes de formation à des coûts très compétitifs, particulièrement lorsque les organisations forment un grand nombre de leur personnel.

Les programmes de formation de l'AFRAA sont conçus pour être hautement interactifs et stimulants. Ils combinent des conférences formelles, des discussions de groupe, des vidéos soigneusement sélectionnées et des études de cas. Le nombre de participants est limité pour favoriser une attention individuelle maximale et une participation active.

AFRAA Aims to Quadruple its Training Budget by 2028

With major changes underway in the aviation industry, such as new safety standards, globalization, technological advancements, fuel price fluctuations, and the need for customer-centric organizations, it is imperative that African aviation has well-trained personnel and competent leaders to steer organizations towards the future. It is with this goal in mind that AFRAA has been committed in recent years.

Over time, the organization, which brings together nearly fifty member airlines, has focused on training and re-education of personnel in relevant areas. During a press conference held on the sidelines of the 12th AFRAA Aviation Stakeholders' Convention in Addis Ababa, Secretary General Abdherame Berthe reiterated his vision.

"It is essential for AFRAA that training is at the core of our concerns. Our goal is to quadruple our training budget within four years, to provide a greater number of African citizens with the opportunity to train in African training academies," he stated. *"We aim to assist trainees in obtaining schol-*

arships and sponsorships to attend these training academies."

In its approach, AFRAA emphasizes the value of local expertise. *"Our intention is to utilize the training academies that we already have. We have agreements to this effect with Ethiopian Airlines and other airlines that have training centers."* The association continues to build strong partnerships with these reputable training organizations to create new synergies in delivering relevant industry training.

Furthermore, AFRAA has several highly experienced and skilled consultants in various aviation fields. It offers training programs at very competitive costs, particularly when organizations train a large number of their staff.

AFRAA's training programs are designed to be highly interactive and engaging. They combine formal lectures, group discussions, carefully selected videos, and case studies. The number of participants is limited to encourage maximum individual attention and active participation.

Afreximbank, un partenaire clé de l'AFRAA pour promouvoir une aviation africaine durable et performante

Lors de sa récente présence à Addis-Abeba, Afreximbank a réaffirmé son engagement continu à soutenir les initiatives de l'AFRAA et de l'aviation civile africaine dans son ensemble.

En 2023, cette institution panafricaine de financement du commerce a généreusement financé l'atelier de lancement du projet FRA (Free Routing Airspace), piloté par l'AFRAA. De plus, elle a accordé une subvention pour aider une compagnie aérienne africaine à se préparer à la certification IOSA, prévue d'ici la fin de l'année, avec l'assistance d'AFRAA Consulting.

Par ailleurs, lors de la 3e édition de la Foire commerciale intra-africaine (IATF) au Caire, un nouvel accord a été conclu entre Afreximbank et l'AFRAA, visant à entreprendre des activités coordonnées, des projets communs et des programmes pour renforcer le transport aérien en Afrique. A cet égard, Le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abderahmane Berthe, a révélé que des discussions sont en cours avec Afreximbank pour développer un projet relatif à la formation et au renforcement des capacités.

En rappel, Afreximbank est une institution financière multilatérale panafricaine dédiée au financement et à la promotion du commerce intra et extra-africain. Depuis 30 ans, Afreximbank met en place des solutions innovantes pour soutenir la transformation du commerce africain, favoriser l'industrialisation et le commerce régional, contribuant ainsi à l'expansion économique en Afrique. Basée au Caire, en Égypte, Afreximbank est un fervent défenseur de l'Accord sur la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf).

Empowering African Skies: Afreximbank and AFRAA's Strategic Alliance

During its recent presence in Addis Ababa, Afreximbank reiterated its ongoing commitment to support the initiatives of AFRAA and African civil aviation as a whole. In 2023, this pan-African trade finance institution generously funded the launch workshop of the FRA (Free Routing Airspace) project, led by AFRAA. Additionally, it provided a grant to assist an African airline in preparing for IOSA certification, expected to be completed by the end of the year, with support from AFRAA Consulting.

Furthermore, during the 3rd edition of the Intra-African Trade Fair (IATF) in Cairo, a new agreement was reached between Afreximbank and AFRAA, aimed at undertaking coordinated activities, joint projects, and programs to enhance air transport in Africa. In this regard, AFRAA Secretary General, Mr. Abderahmane Berthe, revealed that discussions are ongoing with Afreximbank to develop a project related to training and capacity building.

To recall that Afreximbank is a pan-African multilateral financial institution dedicated to financing and promoting intra and extra-African trade. For the past 30 years, Afreximbank has implemented innovative solutions to support the transformation of African trade, promote industrialization and regional commerce, thereby contributing to economic expansion in Africa. Headquartered in Cairo, Egypt, Afreximbank is a strong advocate of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) Agreement.

L'AFRAA, Ethiopian Airlines et Collins Aerospace main dans la main pour former la future génération des professionnels de l'aviation



Inspire et incite les jeunes à envisager une carrière dans le domaine de l'aviation. Tel est l'objectif de l'événement organisé par l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) le 16 mai 2024 à Addis-Abeba, la capitale de l'Éthiopie, en partenariat avec Ethiopian Airlines et Collins Aerospace. À cette occasion, 150 étudiants éthiopiens ont eu l'opportunité d'échanger avec des professionnels de l'AFRAA, Collins Aerospace, Ethiopian Airlines, Rolls-Royce, Ethiopian Airports Company et l'Autorité éthiopienne de l'aviation

civile, afin de découvrir les diverses carrières offertes dans le secteur de l'aviation.

"L'AFRAA s'engage à encourager et soutenir les jeunes, considérés comme les futurs piliers de l'industrie aéronautique", déclare l'Association. Cet événement s'inscrit dans le cadre de ses initiatives en matière de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Il s'est tenu en marge de la 12e Convention des parties prenantes de l'aviation et de la première édition du Sommet sur la sûreté et les opérations de l'aviation africaine, organisé par l'AFRAA, en collaboration avec Ethio-

pian Airlines et la Flight Safety Foundation. Cette initiative survient à un moment où l'industrie mondiale de l'aviation risque de faire face à une pénurie de main-d'œuvre dans un avenir proche. Une éventuelle insuffisance qui toucherait les compagnies aériennes, les prestataires de services de navigation aérienne, les aéroports, les fabricants d'aéronefs, les organismes de formation, les universités et d'autres acteurs du secteur.

En effet, en 2009, l'Organisation de l'aviation civile internationale a lancé l'initiative "Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)" dans le but de garantir la disponibilité d'un nombre suffisant de professionnels qualifiés et

compétents pour gérer, exploiter et maintenir le futur système de transport aérien international. "Cette démarche est cruciale car une part importante de la génération actuelle de professionnels de l'aviation prendra sa retraite", prévoit l'OACI.

"L'accès à l'éducation et à une formation abordable devient de plus en plus problématique, et le secteur de l'aviation se trouve en concurrence avec d'autres industries pour attirer des professionnels hautement qualifiés. Le manque de compétences dans certaines disciplines de l'aviation, ainsi que le manque de sensibilisation de la future génération aux diverses opportunités professionnelles offertes dans le domaine de l'aviation, contribuent à aggraver la situation", alerte l'organisme des Nations Unies.



AFRAA, Ethiopian Airlines, and Collins Aerospace Join Forces to Shape the Future Generation of Aviation Professionals

In a bid to inspire and cultivate the next generation of aviation leaders, the African Airlines Association (AFRAA) orchestrated a groundbreaking event on May 16, 2024, in Addis Ababa, Ethiopia. Teaming up with Ethiopian Airlines and Collins Aerospace, the initiative brought together 150 Ethiopian students to engage with industry experts from AFRAA, Collins Aerospace, Ethiopian Airlines, Rolls-Royce, Ethiopian Airports Company, and the Ethiopian Civil Aviation Authority. The aim? To unveil the vast array of career possibilities within the aviation sector.

"AFRAA is unwavering in its commitment to empower and uplift the youth – the future backbone of the aviation industry," affirmed the Association. This strategic move is part of AFRAA's broader corporate social responsibility agenda and unfolded alongside the 12th Aviation Stakeholders Convention and the inaugural African Aviation Safety and Operations Summit, co-hosted by AFRAA, Ethiopian Airlines, and the Flight Safety Foundation.

This collaborative endeavor couldn't come at a more critical juncture, with the

global aviation industry bracing for a potential talent crunch. Airlines, air navigation service providers, airports, aircraft manufacturers, training institutions, universities, and other industry players stand to be affected.

In 2009, the International Civil Aviation Organization launched the *"Next Generation of Aviation Professionals (NGAP)"* initiative to ensure a robust pipeline of skilled professionals equipped to navigate and uphold the future of international air transport. *"This proactive measure is paramount as a sizable segment of the current aviation workforce inches closer to retirement,"* cautioned ICAO.

"Access to education and affordable training is increasingly becoming a hurdle, intensifying the aviation sector's battle to attract top-tier talent. The scarcity of expertise in specific aviation disciplines and the lack of awareness among the upcoming generation regarding the diverse career avenues within aviation only compound the issue," underscored the United Nations agency.

TAAG Angola Airlines finalise un nouveau plan quinquennal en collaboration avec Lufthansa Consulting



Sous une nouvelle direction exécutive, TAAG Angola Airlines peaufine actuellement un nouveau plan stratégique en collaboration avec Lufthansa Consulting. Le directeur commercial de la compagnie, Nowel Ngala, l'a fait savoir en mai dernier lors de la 12e Aviation Stakeholders Convention organisée par l'AFRAA à Addis-Abeba.

Il s'agit de la "bible" qui définira les orientations stratégiques et opérationnelles de la compagnie aérienne au cours des 5 prochaines années, a-t-il martelé.

Sans entrer dans les détails, il a laissé entendre que ce nouveau plan visera à faire croître le réseau et à transformer le modèle de connexion. "L'un des piliers sera la consolidation d'un marché intérieur fort qui doit alimenter les marchés régionaux, ainsi que les routes continentales. Et à ces derniers de challenger les liaisons internationales".

TAAG Angola exploite actuellement 13 routes domestiques. Sur le plan régional, elle dessert 8 destinations (Pointe Noire,

Lagos, Sao Tomé, Kinshasa, Windhoek, Maputo, Le Cap et Johannesburg). JNowel reconnaît une bonne dynamique sur le marché régional, notamment en Afrique australe, "où les coûts d'exploitation sont parmi les plus bas du continent". Cependant, il souligne qu'une transformation du modèle de connectivité est nécessaire pour faire de Luanda un véritable hub. "La structure précédente était plutôt un service point à point en fonction du trafic de l'Angola vers le reste du monde, notamment l'Europe et l'Amérique du Sud. Et avec le modèle et la chute de la monnaie locale, il y a un impact énorme en termes de viabilité financière (...), il est donc nécessaire de s'orienter vers d'autres marchés et de créer cette connectivité entre les marchés régionaux pour générer plus de profits".

En dehors de l'Afrique, le transporteur relie actuellement Lisbonne et São Paulo. Elle vise également de nouveaux marchés, notamment Le Caire sur le continent.

Booster durablement la flotte fait également partie d'un volet du plan quinquennal

à venir. La compagnie attend quinze nouveaux A220-300, dont six à prendre chez le loueur ALC. Les quatre premiers A220-300 loués, initialement attendus au premier trimestre 2024, seront livrés au premier trimestre 2025, un retard principalement dû aux problèmes de chaîne de production et de moteur Pratt & Whitney PW1500G GTF. TAAG attend aussi quatre modules d'Aviation Capital Group, trois d'Azorra et deux de Nordic Aviation Capital (NAC). Les A220-300 de TAAG Angola Airlines auront une capacité de 142 passagers (130 en classe économie et 12 en affaires). Ils seront pilotés par des équipages angolais, qui ont déjà entamé leur formation. Leur

intégration se fera progressivement avec le retrait des Boeing 737-700, dont quatre modules sont actuellement en maintenance. La compagnie a été contrainte de prendre en location sèche deux appareils 737-700 (MSN 36114 & 36115) auprès du bailleur Air Lease Corporation (ALC) pour atténuer la pression sur ses activités. Son carnet de commandes comprend en outre quatre Dreamliner, soit deux 787-9 et deux 787-10. Ses gros porteurs comprennent déjà trois 777-200 (16,7 ans, tous inactifs) et cinq 777-300 (9,9 ans). Le reste de sa flotte comprend six Dash 8-400, un Boeing 737-700 cargo et un 737-800 cargo.

TAAG Angola Airlines Finalizes New Five-Year Plan in Collaboration with Lufthansa Consulting

Under new executive leadership, TAAG Angola Airlines is currently refining a new strategic plan in collaboration with Lufthansa Consulting. The company's Chief Commercial Officer, Nowel NGala, announced this in May at the 12th Aviation Stakeholders Convention organized by AFRAA in Addis Ababa.

This plan, described as the 'bible', will define the strategic and operational directions of the airline for the next 5 years, he emphasized. While not delving into specifics, he hinted that the new plan aims to expand the network and transform the connectivity model. "One of the pillars will be the consolidation of a strong domestic market to feed regional markets, as well as continental routes. It will be up to these routes to challenge international connections."

Currently, TAAG Angola operates 13 do-

mestic routes. On the regional front, it serves 8 destinations (Pointe Noire, Lagos, Sao Tome, Kinshasa, Windhoek, Maputo, Cape Town, and Johannesburg). Nowel acknowledges positive momentum in the regional market, particularly in Southern Africa, "where operating costs are among the lowest on the continent." However, he stresses that a transformation of the connectivity model is necessary to establish Luanda as a true hub. "The previous structure was more point-to-point service based on traffic from Angola to the rest of the world, especially Europe and South America. With the model shift and the depreciation of the local currency, there is a significant impact in terms of financial viability (...), thus, it is necessary to pivot towards other markets and create connectivity between regional markets to generate more profits."

Outside of Africa, the carrier currently con-

nects Lisbon and São Paulo. It also aims to enter new markets, including Cairo on the continent.

Sustainably boosting the fleet is also part of the upcoming five-year plan. The company is expecting fifteen new A220-300 aircraft, with six to be leased from lessor ALC. The first four A220-300s leased, originally expected in the first quarter of 2024, will be delivered in the first quarter next year, albeit with a delay mostly due to production and Pratt & Whitney PW1500G GTF engine issues. TAAG is also expecting four modules from Aviation Capital Group, three from Azorra, and two from Nordic Aviation Capital (NAC). TAAG Angola Airlines' A220-300s will have a capacity of 142 passengers (130 in economy class and 12 in business class). They will be operated

by Angolan crews, who have already begun their training. Their integration will be gradual, alongside the retirement of the currently maintained four Boeing 737-700 modules. The company had to dry lease two 737-700 aircraft (MSN 36114 & 36115) from lessor Air Lease Corporation (ALC) to alleviate pressure on its operations. Furthermore, its order book includes four Dreamliners, comprising two 787-9s and two 787-10s. Its wide-body fleet already consists of three 777-200s (16.7 years, all inactive) and five 777-300s (9.9 years). The rest of its fleet includes six Dash 8-400s, a Boeing 737-700 cargo, and a 737-800 cargo.

"The long-term plan is to make the company sustainable and profitable," he concluded.

Ethiopian Airlines veut desservir Casablanca d'ici 2025 - PDG



Ethiopian Airlines est déterminée à poursuivre son expansion en Afrique, notamment dans la partie Nord du continent qui, selon le PDG Mesfin Tasew Bekele, "reste un défi".

Il l'a fait savoir lors de la conférence de presse tenue en marge de la récente 12e Aviation Stakeholders Convention de l'AFRAA à Addis Abeba "Nous sommes en discussions avec Royal Air Maroc pour collaborer et relier Casablanca à Addis-Abeba. Nous espérons ouvrir cette route probablement dans l'année à venir", a-t-il déclaré.

Dans la région, Tunis et Alger sont également "des cibles dans notre ligne de mire", a-t-il ajouté.

Il a reconnu toutefois que la desserte de

la Libye pose des défis importants en raison de la situation politique et sécuritaire prévalant dans ce pays. En fin de compte, il a admis que le principal challenge dans la partie Nord du continent est principalement lié "à la disponibilité d'un nombre suffisant de passagers". En Afrique du Nord, Ethiopian Airlines ne dessert actuellement que Le Caire tous les jours de la semaine.

En 78 ans d'opérations réussies, Ethiopian Airlines est devenue l'une des principales compagnies du continent, inégalée en termes d'efficacité et de succès opérationnel. Depuis son hub d'Addis Abeba, elle détient la part du lion du réseau de passagers et de fret en Afrique, exploitant la flotte la plus jeune et la plus moderne vers plus de 150 destinations dont une soixantaine sur le continent.



Ethiopian Airlines Aims to Serve Casablanca by 2025 – CEO

Ethiopian Airlines is determined to continue its expansion in Africa, particularly in the Northern part of the continent, which CEO Mesfin Tasew Bekele described as “a challenge.”

This was revealed during a press conference held on the sidelines of the recent 12th Aviation Stakeholders Convention of AFRAA in Addis Ababa. “We are in discussions with Royal Air Maroc to collaborate and connect Casablanca to Addis Ababa. We hope to open this route probably within the coming year,” he stated. In the region, Tunis and Alger are also “targets in our sights,” he added.

Bekele acknowledged the significant challenges in serving Libya due to the pre-

vailing political and security situation in the country. Ultimately, he admitted that the main challenge in the Northern part of the continent is primarily related to “the availability of a sufficient number of passenger”. In North Africa, Ethiopian Airlines currently only serves Cairo daily throughout the week.

In its 78 years of successful operations, Ethiopian Airlines has emerged as one of the continent’s leading airlines, unmatched in terms of efficiency and operational success. Operating from its hub in Addis Ababa, the airline commands a significant portion of the passenger and cargo network in Africa, operating the youngest and most modern fleet to over 150 destinations, including around sixty on the continent.

La Flight Safety Foundation encourage les États africains à donner la priorité à l'aboutissement des enquêtes d'accidents d'avion



L'enquête sur les accidents est essentielle pour l'amélioration des normes mondiales de sécurité dans l'aviation. Cependant, pour en tirer des enseignements, il est impératif que l'industrie dispose de rapports complets, facilement accessibles et publiés en temps opportun. Ce sujet était encore au centre des débats lors de la première édition du Sommet sur la sûreté et les opérations de l'aviation africaine, qui s'est récemment tenu à Addis-Abeba.

Les pays africains doivent accélérer leurs enquêtes sur les accidents et incidents d'avions. C'est l'appel réitéré par le président-directeur général de Flight Safety Foundation le 15 mai 2024, à Addis-Abeba, la capitale de l'Éthiopie, à l'occasion de la première édition du Sommet sur la sûreté

et les opérations de l'aviation africaine, organisé en collaboration avec l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), le thème « *Ensemble pour une aviation africaine championne de la sûreté* ».

Selon Dr Hassan Shahidi, la publication des rapports complets, accessibles et disponibles en temps opportun permettrait d'avoir des données plus précises, lesquelles permettraient de mieux prévenir les accidents et incidents d'avions.

« *Nous exhortons nos partenaires, et surtout les organismes d'enquête en Afrique, à faire un effort pour accélérer, pour finaliser ces enquêtes afin que nous puissions comprendre les causes profondes qui ont conduit à ces accidents et décès, afin que nous puissions agir sur celles-ci* », a-t-il déclaré.

Pour lui, le défi est d'améliorer davantage la sûreté, même si nous sommes dans la période «*la plus sûre*» de l'histoire de l'aviation. «*Les approches médico-légales et réactives ne suffisent pas; une approche proactive, anticipée et préventive de la gestion des risques grâce à la mise en œuvre de SMS est impérative*», a-t-il conclu lors de sa présentation intitulée «*Promouvoir un ciel meilleur et plus sûr pour l'Afrique – Perspective mondiale*».

Aussi reconnaît-il que cela passe indubitablement par la formation du personnel dédié.

Respecter la Convention de Chicago

Par ce énième rappel, le PDG de Flight Safety Foundation emboîte le pas à l'Association du transport aérien international (IATA). «*La sécurité est la priorité absolue de l'aviation. Si on ne publie pas promptement des rapports d'enquête complets sur les accidents, on prive les exploitants, les aviateurs, les autorités de réglementation, les fournisseurs d'infrastructures et autres intervenants d'informations critiques qui pourraient permettre d'améliorer la sécurité aérienne*», avertissait l'IATA le 5 juin 2023.

L'Annexe 13 de la Convention de Chicago qui régit l'aviation civile internationale stipule que les États chargés d'enquêter

sur les accidents doivent soumettre un compte rendu préliminaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans les trente jours suivant l'accident; publier un rapport final et le rendre public dès que possible et dans les 12 mois suivant l'accident; publier annuellement des rapports intérimaires au cas où le rapport définitif ne peut être produit dans les 12 mois.

Et pourtant, entre 2018 et 2022, seulement 96 des 214 enquêtes d'accidents survenus dans le monde ont respecté ces exigences. Seulement 31 rapports ont été publiés en moins d'un an; et dans la majorité des cas (58), la publication a été faite entre une et trois années après l'accident. La proportion est encore plus faible en Afrique. «*En plus du fait que les rapports définitifs nécessitent régulièrement plus d'une année, les rapports intérimaires contiennent peu d'information additionnelle par rapport au compte rendu préliminaire*», constate l'Association.

Depuis 1945, la Flight Safety Foundation protège les voyageurs du monde entier en fournissant des conseils et des ressources de sécurité impartiaux pour l'industrie de l'aviation. Elle identifie les problèmes mondiaux de sécurité, établit des priorités et encourage la collaboration pour promouvoir la sécurité aérienne. Avec plus de 1000 membres dans 150 pays, la fondation est basée à Alexandria, aux États-Unis, et dispose d'un bureau régional à Melbourne, en Australie.

Flight Safety Foundation Calls for Focus on Accident Investigations in Africa

Efficient accident investigation is crucial for enhancing international aviation safety standards. To derive valuable in-

sights from these occurrences, it is vital for the industry to have thorough, readily available reports that are released promptly. This

topic was a key focus of deliberation at the inaugural African Aviation Safety and Operations Summit, which took place in Addis Ababa recently.

African countries need to expedite their investigations into aircraft accidents and incidents. This was the reiterated call made by the President and CEO of the Flight Safety Foundation on May 15, 2024, in Addis Ababa, the capital of Ethiopia, during the first edition of the African Aviation Safety and Operations Summit, organized in collaboration with the African Airlines Association (AFRAA) under the theme "Championing Africa Aviation Safety Together."

According to Dr. Hassan Shahidi, the publication of comprehensive, accessible, and timely reports would provide more precise data to better prevent aircraft accidents and incidents. *"We are urging our partners, and especially the investigative bodies in Africa, to make an effort to expedite, to complete these investigations so that we can understand the root causes that led to those accidents and fatalities (...) so we can take action on those"*.

For him, the challenge is to further enhance safety, even during what is considered the "safest" period in aviation history. *"Medico-legal and reactive approaches are not enough; a proactive, anticipatory, and preventive approach to risk management through the implementation of SMS is imperative,"* he concluded during his presentation. He also acknowledges that this undoubtedly involves the training of dedicated personnel.

Adhering to the Chicago Convention

With this repeated reminder, the CEO of the Flight Safety Foundation follows in the footsteps of the International Air Trans-

port Association (IATA). *"Safety is aviation's highest priority. Failure to publish prompt and complete accident investigation reports deprives operators, equipment manufacturers, regulators, infrastructure providers and other concerned stakeholders of critical information that could make flying even safer."* warned IATA on June 5, 2023.

Annex 13 of the Chicago Convention, which governs international civil aviation, stipulates that States responsible for investigating accidents must submit a preliminary report to the International Civil Aviation Organization (ICAO) within 30 days of the accident ; Publish the final report, that is publicly available, as soon as possible and within 12 months of the accident ; then publish interim statements annually should a final report not be possible within 12 months.

However, between 2018 and 2022, only 96 out of 214 accident investigations worldwide met these requirements. Only 31 reports were published within one year, and in the majority of cases (58), publication occurred between one and three years after the accident. The proportion is even lower in Africa.

"In addition to the fact that final reports regularly take more than a year, interim statements often provide little more than what was presented in the preliminary report," notes the Association.

Since 1945, the Flight Safety Foundation has been safeguarding travelers worldwide by providing impartial safety advice and resources for the aviation industry. It identifies global safety issues, sets priorities, and encourages collaboration to promote aviation safety. With over 1,000 members in 150 countries, the foundation is based in Alexandria, United States, and has a regional office in Melbourne, Australia.

L'appel d'Addis Abeba pour une intensification de la supervision de la sécurité aérienne en Afrique



Lors du récent Sommet sur la sûreté et les opérations de l'aviation africaine - le premier du genre, qui s'est tenu à Addis-Abeba, les spécialistes ont mis en exergue les progrès accomplis en matière de supervision de la sécurité aérienne en Afrique. Néanmoins, malgré les avancées notables, ils conviennent qu'il est impératif que le continent accélère le processus pour se conformer pleinement aux normes internationales.

Selon M. Eyob Estifanos, Agent de programme régional associé au Plan de mise en œuvre régionale complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) de l'OACI, le nombre d'États africains ayant atteint une mise en œuvre effective des objectifs cibles d'Abuja de 60 % et plus a augmenté de manière significative, pas-

sant de quinze en 2014 à trente-deux en mai 2024. Des pays comme l'Afrique du Sud, le Ghana et l'Éthiopie se distinguent même en affichant des scores supérieurs à 75 %.

Cependant, des défis persistent, notamment le manque crucial d'informations en raison de l'inadéquation des outils de collecte disponibles, ainsi que des ressources limitées et des interventions régionales insuffisantes pour aider les États membres à atteindre les objectifs fixés. Eyob Estifanos a souligné que cinq préoccupations majeures en matière de sécurité - significant safety concern (SSC) - ont été identifiées dans trois pays africains, avec pour objectif ambitieux de les résoudre toutes d'ici la fin de l'année 2024.

Pour rappel, les objectifs de sécurité d'Abu-

ja sont composés de seize objectifs convenus entre les États membres africains pour renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique. Ceux-ci incluent des agrégats tels que la réduction des taux d'accidents, le renforcement des autorités de l'aviation civile, la certification des aéroports et des compagnies aériennes, ainsi que la mise en place de services de sauvetage et de recherche efficaces.

Afin d'atteindre ces objectifs, Eyob Estifanos insiste sur la nécessité de renforcer les capacités, d'améliorer la culture de sécurité aérienne des prestataires de services d'aviation en Afrique, d'accompagner les États dans la mise en place de systèmes de surveillance de la sécurité durables, et de renforcer les capacités des organisations régionales de surveillance de la sécurité (RSOOs).

Rising to the Challenge: Addis Ababa's Plea for Enhanced Air Safety Monitoring in Africa

During the recent Summit on Aviation Safety and Operations in Africa – the first of its kind held in Addis Ababa, experts highlighted the progress made in aviation safety oversight in Africa. However, despite significant advancements, they agree that it is imperative for the continent to expedite the process to fully comply with international standards.

According to Mr. Eyob Estifanos, Regional Program Officer associated with the Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Security in Africa (AFI Plan) of ICAO, the number of African states that have achieved effective implementation of the Abuja targets of 60% and above has significantly increased, from fifteen in 2014 to thirty-two as of May 2024. Countries like South Africa, Ghana, and Ethiopia stand out by even scoring above 75%.

Nevertheless, challenges persist, including the critical lack of information due to inadequate data collection tools, as well

as limited resources and insufficient regional interventions to assist member states in meeting the set objectives. Eyob Estifanos emphasized that five significant safety concerns (SSCs) have been identified in three African countries, with an ambitious goal to address all of them by the end of 2024.

As a reminder, the Abuja safety objectives consist of sixteen goals agreed upon by African member states to enhance aviation safety in Africa. These goals include aspects such as reducing accident rates, strengthening civil aviation authorities, certifying airports and airlines, and establishing effective rescue and search services.

In order to achieve these objectives, Eyob Estifanos stresses the need to enhance capacities, improve the aviation safety culture of service providers in Africa, support states in establishing sustainable safety monitoring systems, and strengthen the capacities of regional safety oversight organizations (RSOOs).

AFRAA : GALERIE PHOTOS| PHOTO GALLERY





AFRAA : GALERIE PHOTOS| PHOTO GALLERY











